VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 40)**
- **Komisji Spraw Zagranicznych (nr 52)**

z dnia 1 grudnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 40)

Komisji Spraw Zagranicznych (nr 52)

1 grudnia 2016 r.

Komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Spraw Zagranicznych, obradujące pod przewodnictwem posła **Roberta Tyszkiewicza (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Spraw Zagranicznych, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 roku (druk nr 1015).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Ziółkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Mariusz Przybylski** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, **Czesław Szarek** prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Piotr Babiński, Artur Kucharski, Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Przemysław Sadłoń** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Spraw Zagranicznych.

Witam panie przewodniczące. Witam posłanki i posłów. Witam pana ministra Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam pana ministra Marka Ziółkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Stwierdzam kworum.

Otrzymaliście państwo porządek obrad, który przewiduje jeden punkt, czyli pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 roku (druk nr 1015). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag. Rozumiem, że Komisje uznały porządek za właściwy. Będziemy przystępowali do jego realizacji. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zgodnie z tradycją naszej Komisji chciałabym przywitać wszystkich gości. Witam mianowicie pana Marcina Białka, naczelnika Wydziału Transportu Wodnego Śródlądowego w Departamencie Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Rafała Czyżyka, eksperta Rady Interesantów Portu Szczecin, pana Macieja Gromka, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, pana Piotra Jasinę, dyrektora Biura Prasowego, pana ministra Gróbarczyka, pana Tomasza Koconia, specjalistę w Wydziału Transportu Wodnego Śródlądowego w Departamencie Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Adama Kru-

kowskiego, starszego specjalistę w Departamencie Prawnym MGMiŻŚ, pana Jerzego Lewandowskiego z Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Radosława Łapę ze Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Andrzeja Misztala, dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, panią Monikę Niemiec-Butryn, dyrektor Departamentu Żeglugi Śródlądowej MGMiŻŚ, pana Mariusza Przybylskiego, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, pana Jana Pysia, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, pana Czesława Szarka ze Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", pana Bartosza Szczurowskiego, dyrektora Departamentu Prawnego MGMiŻŚ, pana Stanisława Wójcika, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie i pana Marka Ziółkowskiego.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję. W ten sposób powitaliśmy imponującą liczbę gości. Myślę, że wobec tak zacnego grona będziemy dzisiaj sprawnie procedowali ustawę. Zanim poproszę przedstawicieli rządu o uzasadnienie, przypomnę, że pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy oraz debatę w sprawach zasad ogólnych projektu. Wszyscy państwo otrzymaliście analizę, opinię Biura Analiz Sejmowych, przygotowaną przez pana Marcina Fryźlewicza. Macie państwo możliwość zapoznać się z nią. Jest wśród dokumentów.

Proszę przedstawiciela rządu. Rozumiem, że pan minister Jerzy Materna będzie przedstawiał uzasadnienie projektu z druku nr 1015. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, mając na uwadze priorytety działań rządu, wskazane w *exposé* pani premier Beaty Szydło, która mówiła między innymi, że trzeba przywrócić żeglowność na polskich rzekach, przystąpienie do europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, w skrócie zwanego AGN, wpisuje się w realizację strategii związanej z rozwojem całego sektora związanego z rozwojem żeglugi śródlądowej, w szczególności w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Powyższe stanowisko zostało odzwierciedlone w przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 15 czerwca 2016 roku założeniach do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Przystąpienie do porozumienia jest jednym z elementów realizacji założeń rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Porozumienie AGN ma przede wszystkim na celu rozwój międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie. Sieć ujęta w porozumieniu AGN podzielona jest na dziewięć głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty w trzydziestu siedmiu krajach europejskich.

Na terytorium Polski znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych. Są to, po pierwsze, droga wodna E30, przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie, po drugie, droga wodna E40 łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie, po trzecie, droga Wodna E70 łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym, stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód, łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

Aktualnie wymienione w AGN drogi wodne na terenie Polski, z wyjątkiem krótkich odcinków na dolnej Odrze i dolnej Wiśle, nie spełniają minimalnych, określonych w porozumienie, międzynarodowych warunków żeglowności. W związku z powyższym Polska, jako strona porozumienia, zobowiązuje się do zapewnienia na objętych porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E", czyli odpowiadające IV klasie żeglowności.

W okresie realizacji postanowień porozumienia AGN konieczne będzie poniesienie znacznych nakładów finansowych na przebudowę istniejącej lub budowę nowej infrastruktury, zgodnej z określonymi w nim standardami. Należy jednakże wyraźnie podkreślić, że przystąpienie do porozumienia nie determinuje horyzontu czasowego dostosowania międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski do określonego standardu. W związku z powyższym nakłady inwestycyjne na śródlądowe drogi wodne, stanowiące warunek rozwoju żeglugi śródlądowej, rozłożą się na wiele lat, co sprawia, że w obecnej, trudnej sytuacji budżetowej ich realizacja jest realna.

Wobec powyższego należy zauważyć, że przystąpienie do porozumienia nie będzie stanowiło automatycznej akceptacji wydatków na inwestycje, bowiem wszelkie działania w tym zakresie możliwe będą dopiero po przedstawieniu szczegółowego montażu finansowego inwestycji oraz wskazaniu faktycznych źródeł finansowania. Przedstawienie przedmiotowych danych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu studium wykonalności inwestycji na poszczególnych odcinkach dróg wodnych.

Potencjalnymi źródłami finansowania będą środki pochodzące, po pierwsze, z budżetu Unii Europejskiej, z programów takich jak CEF, czyli „Łącząc Europę", oraz z innych programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub Funduszu Spójności, w tym na rozwój sieci TEN-T. Oczywiście po włączeniu polskich śródlądowych dróg wodnych do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Po drugie, będą to środki pochodzące z instrumentów finansowych, np. w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, w ramach tzw. Planu Junckera. Będą też źródła prywatne, w tym środki od przedsiębiorców, w szczególności zainteresowanych zagospodarowaniem energetycznego potencjału rzek, właścicieli portów lub przedsiębiorstw logistycznych, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Innym źródłem będą budżety samorządów terytorialnych, budżet państwa lub funduszy celowych, głównie jako źródło wkładu własnego do przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Jednym z możliwych sposobów wspierających finansowanie inwestycji w śródlądowe drogi wodne powinien być projektowany Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych. Będzie on stanowił podstawę mechanizmu finansowania przyszłych inwestycji. W obecnie projektowanej ustawie – Prawo wodne planowane jest powołanie Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie", odpowiedzialnego za pozyskiwanie i gromadzenie środków finansowych generowanych przez gospodarkę wodną. W uwagach do projektowanej ustawy – Prawo wodne, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wskazuje na konieczność przekazania części środków pozyskiwanych przez „Wody Polskie" na realizację inwestycji na śródlądowych drogach wodnych.

Skutki przystąpienia do porozumienia AGN. W zakresie współpracy międzynarodowej porozumienie AGN podpisało siedemnaście państw: Austria, Chorwacja, Finlandia, Federacja Rosyjska, Francja, Grecja, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Holandia, Republika Czeska, Republika Mołdawii, Rumunia, Słowacja, Szwajcaria, Węgry i Włochy. Natomiast osiemnaście państw jest obecnie stronami porozumienia: Austria, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Federacja Rosyjska, Litwa, Luksemburg, Holandia, Republika Czeska, Republika Mołdawii, Rumunia, Serbia, Słowacja, Szwajcaria, Ukraina, Węgry i Włochy.

Wobec powyższego przystąpienie do porozumienia obejmuje także zacieśnienie współpracy międzynarodowej, w szczególności z Republiką Czeską i Słowacją w stosunkach dwustronnych oraz w ramach Grupy Wyszehradzkiej. Ponadto, porozumienie AGN będzie również prowadzić do intensywnej współpracy z Białorusią i Ukrainą. Jednocześnie Polska, jako strona umowy AGN, będzie prowadzić z Republiką Federalną Niemiec dialog dotyczący przystosowania granicznego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy żeglowności. Powinno to prowadzić do zmiany niekorzystnej w kontekście rozwoju śródlądowych dróg wodnych umowy pomiędzy Polską a Republiką Federalną Niemiec w zakresie modernizacji odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej.

W zakresie strategii transportowej Unii Europejskiej, po uzyskaniu przez nie standardu określonego przez AGN, polskie drogi wodne będą mogły docelowo stać się elementami transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Obecnie, poza dziewięćdziesięciosied-

miokilometrowym fragmentem w dolnym odcinku Odry, polskie wodne drogi śródlądowe nie są elementami tej sieci.

Przystąpienie Polski do porozumienia AGN będzie krokiem w kierunku realizacji postanowień białej księgi, czyli strategii Unii Europejskiej dotyczącej rozwoju transportu, zgodnie z którą do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów, na odległościach większych niż 300 kilometrów, należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej. Do 2050 roku powinno to być ponad 50% tego typu transportu,

W zakresie skutków gospodarczych, korzyści gospodarczych, przewiduje się, że rozwojowi infrastruktury będzie towarzyszył coraz większy popyt na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego, na środki transportowe, a także na rozwój turystyki i rekreacji, które będą źródłem dochodów budżetu państwa i samorządów. W tym miejscu należy zaznaczyć, że głównym beneficjentem rozwoju transportu śródlądowego staną się najważniejsze porty morskie, dla których będzie on ważną gałęzią transportu zapewniającą efektywne połączenie z zapleczem. W zakresie korzyści społecznych, oprócz wymienionych wyżej korzyści typowo gospodarczych, wystąpią również bardzo istotne i wymierne korzyści z tytułu uniknięcia kosztów powodzi lub kosztów pożarów lasów, jak również korzyści związane z retencją wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu.

W zakresie korzyści środowiskowych należy zauważyć, że żeglugowe wykorzystanie rzek sprzyjać będzie także osiągnięciu celów środowiskowych, wyznaczanych zgodnie z przepisami Unii Europejskiej. Transport śródlądowy, obok transportu morskiego, jest najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu, która przyczynia się do obniżenia kosztów zewnętrznych transportu ogółem.

Krótko przedstawię harmonogram prac nad porozumieniem AGN. W dniu 9 września 2016 roku rozpoczęto proces uzgodnień międzyresortowych w sprawie przystąpienia Polski do porozumienia AGN. W dniu 7 października 2016 roku wniosek w sprawie ratyfikacji przystąpienia do porozumienia AGN, za zgodą wyrażoną w ustawie, został przekazany do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w celu przekazania go do przyjęcia przez Radę Ministrów. W dniu 28 października 2016 roku uchwała Rady Ministrów, podpisana przez panią premier Beatę Szydło, została skierowana do Sejmu RP. W dniu 3 listopada 2016 roku projekt wpłynął do Sejmu i został zamieszczony w druku nr 1015. W dniu 15 listopada 2016 roku został skierowany do pierwszego czytania do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Spraw Zagranicznych. W dniu 1 grudnia 2016 roku, czyli dzisiaj odbywa się pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o porozumieniu AGN. Mam nadzieję, że do końca roku, zgodnie z obietnicą, porozumienie AGN powinno być ratyfikowane.

Jeżeli chodzi o opinię Biura Analiz Sejmowych, to sposób procedowania nie budzi zastrzeżeń. Ratyfikacja w trybie art. 89 ust. 1 Konstytucji RP jest uzasadniona. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję panu ministrowi. Czy pan minister Ziółkowski chciałby coś dodać?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Marek Ziółkowski:

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję panie ministrze. Zapraszam państwa posłów do wypowiedzi i zadawania pytań. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Z góry przepraszam, że jako osoba spoza grona członków komisji proszę o głos w pierwszej kolejności, ale chodzi o głosowanie poprawek budżetowych, które odbywa się w tej chwili. Nie mogę poświęcić temu zbyt dużo czasu, a chciałabym powiedzieć na ten temat dosłownie w dwóch zdaniach.

Najpierw chciałabym wyrazić ogromne zadowolenie i uznanie, zarówno dla pani premier, jak też dla obu ministerstw, że podejmujcie państwo to ważne zadanie, o ogromnych, niewyobrażalnie pozytywnych skutkach gospodarczych, społecznych i środowisko-

wych dla naszej przyszłości, dla gospodarki naszego kraju, dla naszego społeczeństwa. Tym samym naprawiacie zaniedbania, które miały miejsce w tym zakresie.

Chciałabym jednak zwrócić uwagę na pewne kwestie. W wykazie portów, który jest tu zamieszczony – w uzasadnieniu możemy przeczytać, jakie porty zostały uwzględnione – w moim przekonaniu, a pochodzę z tego regionu, nie ma portów w Sandomierzu, Puławach bądź Dęblinie. Proszę państwa, art. 12, 13 i 14 porozumienia AGN oraz załączone dokumenty, panie ministrze, dopuszczają zgłaszanie poprawek. Między innymi w ten sposób zgłoszono port w Czernichowie. Wobec tego mam prośbę o rozważenie takiej możliwości, tym bardziej, że była mowa o połączeniu Wisły z Bugiem. Chodzi o dopisanie portów w Terespolu i Brześciu. Pominięto także Kraków i kilka innych kwestii.

Jeżeli chodzi o same Puławy, na terenie należącym do dawnego portu rzecznego w Puławach powstała przystań jachtowa z pięknym nowoczesnym zapleczem. Jest to bardzo nowoczesny obiekt nad Wisłą. Zastosowane rozwiązania stwarzają dogodne warunki dla rozwoju turystyki, a także transportu wodnego. Chciałabym zwrócić się do przedstawicieli ministerstw oraz prezydiów komisji o rozważenie proponowanych przeze mnie sugestii, poprawek do porozumienia. Pozwalam sobie złożyć je na piśmie, ponieważ jak powiedziałam, wyszłam na chwilę z głosowań nad budżetem na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych. Czy mogę, panie przewodniczący, przekazać państwu moje propozycje na piśmie?

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Uważam, że pani poseł powinna przekazać swoje uwagi bezpośrednio panu ministrowi, ponieważ my dzisiaj dyskutujemy, prowadzimy debatę jedynie nad ratyfikacją, ustawą o ratyfikacji umowy, a nie o treści samej umowy.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dobrze. Wobec tego przekażę panu ministrowi. Jest taka okazja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Przekracza to przedmiot dzisiejszych obrad naszych Komisji.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Panowie ministrowie.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Krótko odpowiem. Na tym etapie nic nie może być wniesione. Przede wszystkim musimy przystąpić do porozumienia. Kiedy po dziewięćdziesięciu dniach się to uprawomocni, wtedy, jako strona, możemy wnosić poprawki. To jeszcze nie ten etap, kiedy możemy cokolwiek. Nie należymy jeszcze do porozumienia, dopiero przystępujemy do niego. Kiedy będziemy jego stroną, wtedy będziemy mogli to zrobić. Jeżeli prześledzi pani całe porozumienie, dostrzeże pani, że jest tam pełno aneksów. Tam jest możliwość dopisania portów.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Przyjmuję to wyjaśnienie. Jednocześnie pozwolę sobie pozostawić swoje propozycje, żeby potem nie uszło to mojej uwadze.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję. Myślę, że pan minister precyzyjnie wyjaśnił moment prawny, w którym dzisiaj się znajdujemy. Pan poseł Lamczyk chciał zabrać głos.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Państwo przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, rzeczywiście ratyfikacja AGN jest bardzo oczekiwana. Rzeczywiście, jest to bardzo potrzebny kierunek. Słyszałem wypowiedź pani poseł. Konsultacje społeczne też muszą być rzetelnie zrobione, chociażby pod względem prognoz przewozów kolejowych, gdzie są poczynania inwestycyjne. Dlatego mam pytanie do pana ministra – jak wyglądały konsultacje spo-

łeczne? Czy w ogóle były? Czy będą? Muszą być zrobione rzetelnie, dlatego że wiążą się z tym duże inwestycje. Jak mówiłem prognozy kolejowe też są bardzo istotne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Oczywiście nie mam żadnych zastrzeżeń co do ratyfikacji, ale obok ratyfikacji przy okazji, panie ministrze, myślę, że powinniśmy mieć informacje na temat dynamiki przewozów śródlądowych na terenie Polski. Chodzi o obciążenie dróg wodnych. Jest to jedna sprawa. Poza tym, jakiej zmianie ulegał i ulega transport rzeczny poszczególnych towarów? Jest to bardzo istotne w tym kontekście. Takie analizy powinny być robione. Dają nam one możliwość prognoz, jak powinna być rozbudowana sieć rzeczna w stosunku do konkurencyjnych przewozów. Dzisiaj dominujące są przewozy kołowe. Absolutnie nie jestem za tym, żeby je rozwijać. Wręcz przeciwnie, uważam, że przewozy należy przenieść np. na kolej. Kwestia transportu rzecznego, śródlądowego również jest bardzo ważna. Po to, żebyśmy umieli to robić, powinniśmy mieć bardzo dokładne, bardzo dobre analizy. Zarówno państwo, jak również my, mielibyśmy jasne spojrzenie na to, gdzie mamy inwestować, ile mamy inwestować i jakie możemy osiągnąć efekty ekonomiczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję. Czy są jeszcze pytania do przedstawicieli rządu? Nie ma. Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za pytania. Pan poseł Lamczyk pytał o konsultacje. Tego typu ratyfikacja nie przewiduje konsultacji, tylko uzgodnienia międzyresortowe. Wykonaliśmy je. Tego typu ratyfikacja nie wymaga konsultacji społecznych. Rząd przystępuje i bierze na siebie zobowiązania finansowe. Stanowi o tym Konstytucja RP w art. 89 ust. 1. Kiedy są duże zobowiązania, wymagana jest duża ratyfikacja. Właśnie to robimy.

Drugie pytanie dotyczyło dynamiki przewozów. Wchodzimy do porozumienia, które u nas określa trzy szlaki międzynarodowe. Zajmujemy się nimi. Są to szlaki E30, E40 i E70. Nie robiliśmy tego, gdybyśmy nie mieli danych. Dziś ich tu nie mam, ale są. Na przykład z badań Portów Szczecin i Świnoujście przeprowadzonych w tym roku wynika, że zapotrzebowanie przedsiębiorców na transport na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest przeogromne. Sięga od 20 do 25 mln ton rocznie. Oprócz tego, jeżeli droga ta będzie wiodła dalej do Dunaju, to są jeszcze Czechy, Ostrawa. Jest to duży ośrodek przemysłowy, gdzie są następne duże, przeogromne możliwości. Czesi bardzo chcą Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Jeżeli chodzi o Wisłę, są badania przeprowadzone przez firmę Energa. Pani profesor Wojewódzka-Król podaje, że jeżeli dzisiaj zainwestowalibyśmy kwotę 31,5 mld zł na odcinku od Warszawy do Gdańska, to korzyści z tego tytułu rocznie wynosiłby 18,5 mld zł. Byłyby przeogromne. Nie wpłynęłyby one bezpośrednio do budżetu, ale dzięki temu, że byłaby lepsza retencja, dostawy wody dla przemysłu, leśnictwa, rolnictwa, dla domostw, turystyka, dawałoby to tak duże efekty. Ta inwestycja zwróciłaby się w ciągu dwóch lat.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Trzeba to pokazać. Jest to bardzo ważne.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jest, ale wszystkiego nie da się pokazać w uzasadnieniu.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jest to uwaga na przyszłość.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Oczywiście. Zapraszamy na posiedzenia komisji branżowej. Często o tym mówimy. Wszyscy z komisji branżowej wiedzą o tym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję państwu posłom. Zamykam debatę.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 1015.

Stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Wnoszę o niezwłoczne przystąpienie do rozpatrzenia projektu. Nie słyszę sprzeciwu. Przystępujemy do rozpatrzenia przez komisje projektu z druku nr 1015. Otwieram dyskusję. Czy panowie ministrowie chcieliby zabrać głos? Dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę potrzeby. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Legislator Przemysław Sadłoń:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

A zatem w tej chwili omówimy tytuł i poszczególne artykuły projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie ma uwag.

Czy są uwagi do art. 1? Nie ma uwag.

Czy są uwagi do art. 2? Również nie ma uwag.

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem sprawozdania Komisji o przyjęcia projektu ustawy z druku nr 1015? Kto jest przeciwny? Nie widzę. Kto się wstrzymał?

Stwierdzam, że komisje jednogłośnie przyjęły sprawozdanie o przyjęcie projektu ustawy z druku nr 1015. Dziękuję. Bardzo rzadko tak się zdarza.

Przystępujemy do wyboru posła sprawozdawcy na posiedzeniu Sejmu. Proponuję, żeby posłem sprawozdawcą został pan poseł Stanisław Lamczyk. Czy pan poseł wyraża zgodę? Czy są inne zgłoszenia? Nie ma innych zgłoszeń. Czy ktoś jest przeciwny powierzeniu funkcji sprawozdawcy panu posłowi? Nie słyszę. Stwierdzam, że komisje bez głosu sprzeciwu wybrały pana posła Lamczyka na sprawozdawcę Komisji.

Informuję, że na tym porządek posiedzenia Komisji został wyczerpany. Dziękuję. Jeszcze pan minister.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mam krótkie pytanie. Czy sprawozdanie będzie dzisiaj rozpatrywane na forum Sejmu czy nie?

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Jest to pytanie do sekretariatu. Dzisiaj sprawozdanie trafi do Kancelarii Sejmu. Dalej jego gospodarzem jest Prezydium Sejmu i Sekretariat Posiedzeń Sejmu.

Jeszcze nasi goście, bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Czesław Szarek, Rada Kapitanów. Jesteśmy w bardzo ważnym momencie życia żeglugowego i gospodarczego naszego kraju. Na ten moment, na wprowadzenie takich działań czekaliśmy bardzo długo. Całe środowisko żeglugowe oraz związane z żeglugą, środowiska stoczniowe i portowe, były i są bardzo mocno zainteresowane przebiegiem tego działania rządu. Tą drogą chcielibyśmy bardzo mocno podziękować rządowi za tego typu działania. Stawiają nas one w bardzo ciekawym położeniu gospodarczym. Jest coraz bardziej kolorowo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Robert Tyszkiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Więcej głosów nie słyszę. Informuję, że na tym porządek wspólnych obrad komisji został wyczerpany. Dziękuję panom ministrom, dziękuję gościom, dziękuję państwu posłom.

Zamykam wspólne posiedzenie obu komisji.